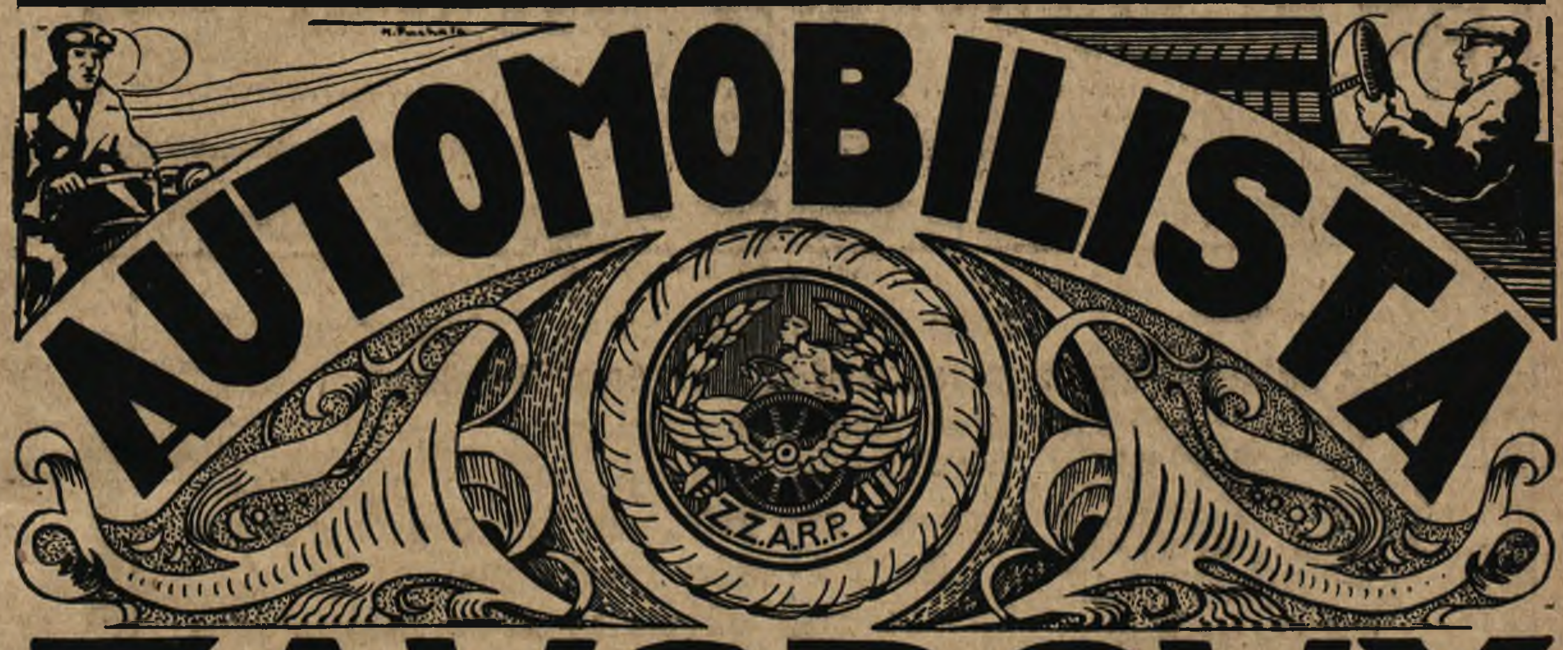
KRAKOW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAN — WARSZAWA — WILNO.

Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.

Nr. 8. 1 SIERPNIA 1929 R. ROK I.



AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

NR. 8. 1 SIERPNIA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945.



Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

O przepisach samochodowych.

Stosunek prawa do techniki jest dość interesujący. Prawo w ogólnych zarysach ma, za zadanie regulować stosunki między ludźmi. Wydaje przepisy z myślą o ich długotrwałości i rzeczywiście zwykłe prawa te trwają dziesiątki lat, bez względu na ich przestarzałość.

Inaczej rzecz się ma z prawami dotyczącemi techniki. Technika operuje siłami przyrody i przynosi tyle dobrego ludzkości (ekonomja czasu i pracy), że zupełnie wykluczonem jest zamykanie jej w ciasne ramki przepisów.

Na trochę dłuższe trwanie może liczyć tylko prawo dotyczące sposobu używania, ale nigdy konstrukcji, te muszą być wciąż zmieniane.

Każdy poważniejszy postęp w technice, spotyka się z konserwatyzmem prawnika (można to tak nazwać), który z bastjonu swych fascykułów zarzuca na niego swe misterne sieci, a mając w ręku wykonawczą siłę, potrafi na pewien czas wstrzymać naturalny rozwój.

Średnie wieki były radykalne paliły wynalazców, my staramy się przynajmniej unieszkodliwić. Trudności z jakiemi musiały koleje, automobile, radjo walczyć, świadczą o tem dowodnie.

U nas — przechodząc do samego tematu — pozostaje jeszcze szereg przepisów samochodowych, które nie wydają się słusznemi.

Ustawa nakazuje, by lampka policyjna była wyłączalna tylko z tyłu. Cel? by szofer nie mógł jej zgasić wrazie wypadku i uciec (wątpliwą wydaje się możliwość uciekania pociemku)! Urządzenie takie ma poważną wadę. Druty do lampki jak się przetrą powstaje krótkie spięcie i pożar. Stałe doglądanie tych drutów jest uciążliwe, bo znajdują się one w miejscu jaknajmniej dostępnem. Podczas postoju druty nadtarte zaczynają kontaktować i znane są wypadki, że karoserja już zaczęła się żarzyć, a tylko szczęśliwy zbieg okoliczności zapobiegł poważnemu nieszczęściu.

Nakaz używania trąbki ręcznej jest też słabo uzasadniony. Oprócz Boschhornu ma być trąbka ręczna na wozie. Z drugiej znów strony powiedzianem jest — i słusznie, że sygnał powinien być o nierażącym dźwięku. Elektryczne sygnały są znacznie milsze dla ucha — z tem się każdy zgodzi. — Ręczne wprowadzono, by przeszkodzić za częstemu trąbieniu. Tak, ale trąbienie jest nietylko oznaką temperamentu, ale i sztuki prowadzenia, a w pierwszym rzędzie wykładnikiem ilości samochodów. Im większy ruch pojazdów tem mniej trzeba trąbić, bo strumień wozów reguluje policja lub sygnały i tu nic trąba nie pomoże. — Również im gorzej chodzi publiczność, tem więcej trzeba trąbić, a publiczność chodzi tem nieuważniej, im mniej jest aut.

Zapytywanie kierowcy przez sędziego, czy dał na skręcie lub skrzyżowaniu sygnał, nie jest celowem. Powinno się sprawdzić, czy jechał właściwą stroną i czy zwolnił tempa. Nakaz sygnalizowania i odpowiednie zapatrywania sądów wyrabiają podświadome uczucie, że „jak dałem sygnał, to droga do mnie należy" — nic szkodliwszego; po drugie rzeczywiście nie odpowiada duchowi czasu nakaz wzajemnego oszczekiwania się sygnałami.

Istnieje też gdzieniegdzie — nie napisany zresztą — przymus posiadania kierunkowskazu. — (Ważniejszym byłby przymus posiadania automatycznej wycieraczki do szyb). Dobrze ale jakiego. Odrobina namysłu wykazuje, że na to, by zdaleka można spostrzec, gdzie wóz ma skręcić, musi się coś na nim zmienić. Gdzie i co? Oczywiście obrys wozu. Kierunkowskazy okrągłe są nieestetyczne i nie odpowiadają temu wymogowi. Jedynie umieszczone po bokach, podnoszące się po lewej lub prawej stronie strzałki odpowiadają celowi — bo są widoczne. Jazda wprost nie potrzebuje być zaznaczaną.

Jedna dyrekcja nie dopuszcza wozów o naturalnym dopływie benzyny, druga srogo sprawdza hamulce i t. d. Tymczasem zapalania się samochodu nie powoduje sposób konstrukcyjnego rozwiązania dopływu benzyny, a nie dopuszczony w jednym wypadku system hamulców miał takiego pecha, że wziął pierwszą nagrodę na wszechświatowym konkursie hamowania.

Statystyka wykazuje, ze defekty hamulców (pomimo, że znaczna większość teraźniejszych konstrukcyj nie odpowiada wymogom polskim) są obecnie o wiele rzadsze i stoją, jako powód wypadków — na szarym końcu odnośnej tabeli. Gdy się weźmie pod uwagę szybkości teraz normalnie używane, widać, że hamulcowe systemy są teraz o wiele lepsze jak dawniej i to jest najlepszym argumentem na potwierdzenie tezy, że technika potrafi rozwiązywać swoje zadanie lepiej, niż to prawo może przewidzieć.

Na karoserje też prawo rzuciło swe surowe spojrzenie. N. p. omnibusy mają mieć w myśl przygotowywanej ustawy: drzwi z tyłu, przejście przez środek. Drzwi z tyłu są nie praktyczne i jako takie, gdzieindziej, dawno zarzucone. W połączeniu z przejściem mają ułatwiać wyjście w razie wypadku. Trudno sobie wyobrazić ludzi wychodzących tym przejściem z wywróconego omnibusu. Statystyka wykazuje, że najwięcej okaleczeń jest od szkła — wobec czego oczekujemy ustawy nakazującej używania zamiast szyb — blachy.

Przejście przez środek usuwa poprzeczne wiązanie karoserji, wywołuje konieczność wzmocnienia konstrukcji, a więc zwiększenia wagi i mimo to karoserja taka jest słabszą od normalnej. Dla odbiorcy w sumie większy koszt, mniejsza rentowność. Drzwi z tyłu ułatwiają pozatem dostawanie się kurzu do wnętrza.

Już drzwi z boków są o wiele praktyczniejsze,

Ciąg dalszy na str. 4-tej.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!



Dnia 13 lipca 1929 r. nastąpiła na Azorach znana wszystkim czytelnikom katastrofa samolotu polskiego lecącego do Ameryki.

Szczegóły smutnego lotu są zbyt głęboko wyryte w pamięci naszej, by je trzeba powtarzać. Tu na tem miejscu składamy hołd pamięci tragicznie zmarłego pilota

majora Ludwika Idzikowskiego,

którego przedstawia powyższe zdjęcie. Śp. Major Idzikowski urodz. był dnia 25 sierpnia 1891 w Warszawie, ukończył szkołę Handl. Polityczną w Leodjum w r. 1914-tym zaś został wcielony do armji rosyjskiej.

Dyplom pilota otrzymał w r. 1915-tym i odtąd walczy na froncie.

Z dniem powstania Rzeczypospolitej Polskiej melduje się we Lwowie, gdzie walczy w 6 gr. Lwowskiej kpt. Baszkira. Podczas wojny otrzymuje liczne pochwały oraz Virtuti Militari i 2 krzyże walecznych — Następne etapy Jego życia to: Wyższa Szkoła Lotnicza w Grudziądzu, jako Dca eskadry szkolnej i zast. szef pilotażu, później od roku 1924 Depart. aeronautyk w M. S. Wojsk. a jeszcze później (na własną prośbę 1 pułk lotniczy w Warszawie.

Po raidach w r. 1925/6 w których bierze udział na aparatach typu „Potez", oraz po licznych pochwałach otrzymanych od Szefa Sztabu podczas ówczesnych manewrów, przydzielony zostaje w r. 1926 do Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu. — Tam też przygotowuje później oba loty do Ameryki, stamtąd wystartował po raz ostatni w swem tak zaszczytnie pożytecznem Ojczyźnie, życiu.

Łzy wzruszenia i łzy bezsilnej złości zroszą mogiłę Tego Polaka, Którego Polska bezpowrotnie straciła.

Zmarł na posterunku, dnia 13 lipca 1929 r. mniej więcej w 13-cie godzin po starcie.

a jeżeli chodzi o poważniejszy wypadek, to i tak pasażerów wyjmuje się oknami.

W opisie technicznym podawanym do rejestracji jest zapytanie, jakie jest ciśnienie koła na 1 cm. bieżący styku. Najprzód ciśnienie mierzy się na cm², a powtóre, ponieważ teraz używa się w 90% pneumatyków, ciśnienie to zależy od stopnia napompowania gumy i jest równe ilości atmosfer do jakich została guma napompowana.

Ustawa powiada, że do rejestracji urząd może wymagać bolety celnej. W myśl tajnego okólnika niektóre dyrekcje wymagają zawsze bolety, a w razie gubienia tejże powodują kilkumiesięczną zwłokę w rejestracji, upływającą aż do chwili otrzymania pozwolenia na rejestrację z dyrekcji ceł.

Również wymaganym jest rachunek ostemplowany. Na jakiej podstawie? Czy urząd rejestracyjny jest urzędem kontroli skarbu ?

Tablice muszą być oświetlone, lampa ma mieć światło czerwone. Tu powinno rozstrzygnąć doświadczenie. Jaki kolor najlepiej przebija mgłę. Jak powinny być ułożone numery i litery, by były najwidoczniejsze. (Najwidoczniejsza kombinacja kolorów jest czarny na żółtym). Praktycznem by było, by poszczególne województwa wystawiały numery od 1 w górę i żeby każde miało swoją literę.

A teraz zasadnicza kwestja: ponieważ przepisy samochodowe zawierają różne wymagania techniczne, różne są w różnych urzędach interpretacje. Stan dla zainteresowanych przykry, a dla postronnych śmieszny. Dlaczego państwo nie posiadające przemysłu samochodowego, nie można brać pod uwagę jako takiego licencji przestarzałego typu, narzuca swoje wymagania wyrobom państw, które stoją i prowadzą na czele techniki samochodowej.

Bardzo ryzykownem jest ew. zmienianie konstrukcyj już istniejących wozów przez wbudowywanie nowych mechanizmów. Teraz budowane wozy są przeważnie serjowe jako takie w detalach przemyślane i tak skonstruowane, że każdy dodatek lub zmiana mogą być bardzo szkodliwe a nawet niebezpieczne. Trzeba wierzyć poważnym markom mającym sztab inżynierów i długoletnie doświadczenie, że to co robią i co zawsze przed puszczeniem na rynek wypróbowali wszechstronnie jest i musi być dobrem.

Zresztą nie tylko techniczne trudności stawiamy importowi samochodów. Izba Skarbowa rzuca się na każdego rozrzutnika, który jeździ zamiast tracić czas na chodzenie. Wiadomo, że urzędy rejestracyjne muszą donosić o zakupie wozu Izbie Skarbowej.

Cło mamy wprost prohibicyjne pomimo, że tylko 2,5% ogólnego importu przypada na samochody. Dalej taryfa celna popiera import najlżejszych wozów, a więc tem samem najsłabszych (ładnie będziemy wyglądali w razie wojny!). Taryfa nie robi różnicy między podwoziem ciężarowem, a osobowym. Większą kwotę płaci się od ciężarówki niż 100 km osobowego podwozia. Montownie nie mają ulg celnych na części. Cło od niektórych części wynosi 100% i więcej ceny tej części loco fabryka.

Ludność nieuświadomiona (a może w szlachetnej rywalizacji z rządem) kładzie belki w poprzek dróg

O współpracy rządu w automobilizacji kraju

Motto: *Co tu mówić o garażach,*
kiedy niema jeszcze... toalet.

„Już sobie myją cały nos i część czoła"... przeor czytał sprawozdanie misjonarza z jego kulturalnej pracy wśród dzikich i uśmiechnął się.

W przetłumaczeniu na nasze stosunki, brzmi to tak:

„Automobilizm szalenie rozwija się, na 1/1 1929 r. notują 29.000 samochodów w Polsce".

Czytał Rząd w Wiadomościach Statystycznych i zamyślił się.

29.000! To jest strasznie dużo! To jest tyle, ile ich w New Yorku rocznie kradną. To jest prawie tyle ile jest omnibusów w Londynie, ba nawet więcej! To jest straszne.

Zasmucił się Rząd i postanowił: 1) podwyższyć cło o 75%, 2) opodatkować wozy, 3) właścicieli ścigać przez kasy skarbowe.

By to ostatnie było skuteczniejsze, biura rejestracyjne mają podawać każdego nowego właściciela do urzędu skarbowego.

Omne trinum perfectum — tak było dawniej — Rząd zwątpił i wprowadził 4 punkt: drogi utrzymywać w jaknajgorszym stanie, a jeżeli czasem nie da się uniknąć naprawy, czy to z powodu zapowiedzianego przejazdu głowy państwa lub międzynarodowego raidu, to naprawić drogi w ten sposób, by ten nienaturalny stan trwał jaknajkrócej — a maximum dni 30

Potiemkin uśmiechnął się w grobie.

Znaleźli się jednak ryzykanci, którzy, spojrzawszy na mapy kolejowe innych państw, porównali je z Polską i rzekli sobie: przykro jest chodzić piechotą, niewygodnie jechać furką. Dajmy omnibusy. Założyli linje i, o zgrozo, dalej zakładają.

Rząd zdrętwiał. Stanowczo niebezpieczeństwo jest groźne, jeżeli obecnie na 1000 mieszkańców jest 1 samochód, to co będzie, jak się w Polsce znajdzie, dajmy na to, 30.000 omnibusów 20-osobowych? Zwykła arytmetyka wykazuje, że wtedy można będzie jednorazowo przewieźć 600.000 ludzi samemi omnibusami. A rocznie? Co będą szewcy robić? Czy się nadarmo Kilińskiemu pomnik postawiło?

Rząd pomyślał i znów wymyślił:

Upaństwowimy linje omnibusowe!

Wypróbowany to przecież sposób na zarżnięcie

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

(czasby był wprowadzić solidarną odpowiedzialność całej gminy) magistraty nazywają swoje belki rogatkami. Czy rzeczywiście jedność ma panować tylko w negatywnych wysiłkach i to na polu automoblizmu właśnie?

Przecież samochod jest rzeczywście idealnem połączeniem miłego z pożytecznem, sportowiec, przemysłowiec, doktór medycyny czy prawa, robotnik, każdy z niego korzysta bezpośrednio czy pośrednio. — Państwo jako całość zyskuje w wieloraki sposób — najogólniej przez większą szybkość toczenia się interesów, powiększenie obrotów u obywateli, szybsze tempo życia, dające w sumie większy ruch pieniądza, większe wpływy skarbowe i większy majątek państwowy.

A więc popierać a nie hamować. **J. L.**

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

ZARZĄD GŁÓWNY.

Przesłaliśmy Wam porządek dzienny Zjazdu Krajowego, mającego się odbyć w Krakowie w dniach 12, 13 i 14 października 1929 roku i prosimy o nadesłanie ewentualnych poprawek i wszelkich wniosków, najdalej do dnia 15 września b. r.

1. Zagajenie
2. Wybór prezydjum Zjazdu
3. Sprawozdanie Zarządu i Kom. Rewizyjnej
4. Sprawozdanie Oddziałów Związku
5. Taktyka i działalność Związku
6. Związek Zawodowy Transportowców
7. Wybory władz Związku — a) Zarządu, b) Komisji Rewiżyjnej, i c) Sądu Koleżeńskiego
8. Wolne wnioski.

Uwagi: do p. 2-go: Wybór Komisji Mandatowej i Wnioskowej do p. 5-go: wnioski organizacyjne, finansowe i wnioski dotyczące pisma zawodowego.

W związku z powyższem, muszą Oddziały uregulować swe stosunki organizacyjne i finansowe (sprawozd. mies.) z Zarządem Głównym, jak również wybrać delegatów na Zjazd, powiadamiając o tem Zarząd Główny.

Członkowie Zarządu Głównego z prowincji, muszą przybyć do Krakowa o jeden dzień wcześniej a mian. dnia 11 października br. o godz. 10 rano, dla odbycia posiedzenia plenum Zarządu Głównego, celem omówienia i uzgodnienia ważniejszych spraw i wniosków.

Z pozdrowieniem zawodowem

Zarząd Główny.

Związek Zawodowy Transportowców.

Uchwałą 4 Kongresu Związków Zawodowych w Polsce, ma być przeprowadona ścisła centralizacja tych pokrewnych związków, w których idea połączenia już dojrzała i w których warunki objektywne na to pozwalają.

Jeżeli się rozchodzi o nasz Związek, to w tym wypadku może być mowa tylko o Związku Transportowców. Sprawa przystąpienia do Związku Transportow-

---

jakiegokolwiek przedsiębiorstwa i zniweczenie jego rentowności.

Mógłby się ktoś, niezbyt bystry, spytać o co tu chodzi? Jaki jest cel tych chwalebnych wysiłków? Cel? Polityczny oczywiście!

Wobec uchwalenia przez Ligę Narodów wszechświatowego pokoju, nie zależy nam zupełnie na tem, by było za dużo mocnych wozów w kraju. Wystarczą najsłabsze (najlżejsze i najtańsze), boć się nie potrzebujemy liczyć z potrzebami wojny i musimy mieć nowy argument dla zaakcentowania naszego pacyfizmu.

A nawet, gdyby... no to, wiadomo, że łatwiej jest zakupić 10.000 samochodów naraz za gotówkę, niż w razie potrzeby rekwirować je w kraju na kwitki. Transport? Wiemy z doświadczenia, że sąsiedzi przepuszczą wszystko w razie potrzeby bardzo chętnie..., a zresztą mamy morze i Gdynię. A teraz moment idealny! Mówi się zawsze o współpracy narodu z Rządem, ale cytuje zamało faktów.

Lud i w tem też stanął po stronie Rządu. Jako jednak bardziej szczery i impulsywny rozwiązał ten problem bezpośredniej.

Rząd uchwala ustawy, a lud kładzie belki w poprzek dróg. (Magistraty nazywają swoje belki — rogatkami).

Ministerstwo Robót też przyczynia się jak może, niedopuszczając wyrobów największych choćby marek, o ile nie odpowiadają literze prawa, lub jego interpretacji, bez względu na zmiany zaszłe w przemyśle samochodowym.

I tak ramię do ramienia czyni każdy w swoim kółku co każe Duch Boży. *J. L.*

Swawole woźniców w Poznaniu.

Istną plagą dla kierowców samochodowych w Poznaniu i na prowincji są pojazdy z zaprzęgiem konnym. Woźnicy tych pojazdów ignorują sobie w skandalicznej poprostu formie wszelkie prawidła, nakazane dla ruchu kołowego, na drogach publicznych, wytwarzając sytuacje niebezpieczne tak dla kierowców samochodowych jak i dla samych woźniców. Jakkolwiek przepisy policyjne o ruchu kołowym obowiązują w równej mierze kierowców samochodowych i woźniców, to tym ostatnim zdaje się, że mogą na nie gwizdać. Ta ignorancja wywołuje wśród kierowców zawodowych żywe oburzenie i zewsząd podnoszą się głosy, aby władza

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

ców, ciągnie się już od dwóch lat, a konkretnie tę sprawę postawił dopiero 2-gi Zjad Krajowy naszego Związku, dając pewne wytyczne i sposób przeprowadzenia sprawy połączeniowej, — przekazując to wszystko do załatwienia Zarządowi Głównemu ewentualnie egzekutywie tego Zarządu.

W tych dniach z polecenia Kom. Centralnej Z. Z., odbyła się konferencja w powyższej sprawie, treść której poniżej podajemy:

Protokół konferencji w sprawie połączenia Związku Zawodowego Automobilistów R. P. ze Związkiem Transportowców R. P., odbytej w dniu 18 lipca 1929 r. w Warszawie w domu Z. Z. K.

Obecni. tow. z ramienia KCZZ tow. Szczerkowski, tow. Zdanowski, z ramienia ZZ Automobilistów, tow. Zawadzki Edward i tow. Augsburg G., z ramienia ZZ Transportowców tow. Maxamin i tow. Cymerman.

Po przedyskutowaniu sprawy połączenia, obecni jednomyślnie doszli do następującego porozumienia:

Celem doprowadzenia do zjednoczenia wysiłków i walki pracowników automobilowych z ogółem robotników i pracowników transportowych.

1. Z. Z. Automobilistów Rz. P. postanawia wstąpić w stosunek federacyjny ze Zw. Transportowców Rz. P.

2. Z. Z. Automobilistów Rz. P. tytułem wkładek członkowskich opłacać będzie od każdej wkładki członkowskiej opłaconej 40 groszy miesięcznie do Z. Z. Transportowców.

3. Z. Z. Automobilistów Rz. P. utrzymuje swoją odrębność statutową i działa jako autonomiczna sekcja centralna Z. Z. Transportowców.

Ze swej strony Z. Z. Transp. zobowiązuje się:

1. udzielić odpowiednie przedstawicielstwo Zw. Automobilistów w Zarządzie Głównym Z. Z. Transp. w drodze kooptacji.

2. reprezentanci Z. Z. Automobilistów uczestniczą z prawem głosu decydującego w Zjazdach Z. Z. Transp. jako prawomocni delegaci Z. Z. Transp., terminy Zjazdów zaś Z. Z. Automobilistów ustalane są w porozumieniu z Zarządem Z. Z. Transp.,

3. Z. Z. Transportowców Rz. P. udziela Z. Z. Automobilistów pomocy w charakterze organizacyjnym a mian.: pomocy agitacyjnej (sekretarjaty ZZT) lokalowej itp. ponadto dostarczy Z. Z. Automobilistów druki i pieczęcie.

Powyższa umowa podlega zatwierdzeniu: przez Zarząd Gł. Zw. Transportowców i przez najbliższy Zjazd Związku Zaw. Automobilistów.

Podpisano: Kom. Cent. Szczerkowski, Zdanowski. Z Automob. Zawadzki, Augsburg. Z Transp. Maxamin, Cymerman.

---

ukróciła tą swawolę, która pod żadnym warunkiem nie może być w dalszym ciągu tolerowana. Najsmutniejszą atoli jest ta okoliczność, że organa policyjne tak starannie tropią jakkolwiek drobne przewinienia przez kierowców samochodowych popełniane, które w lwiej części popełniane są nierozmyślnie, a natomiast pobłażliwie traktują przewinienia, choćby najcięższej natury, a popełniane przez woźniców pojazdów konnych.

Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. oddział poznański od dłuższego czasu prowadzi kampanję przeciw nieprzestrzeganiu przez woźniców przepisów policyjnych o ruchu kołowym i to z częściowym skutkiem. Mimo to plagi tej nie usunięto — grasuje ona nadal w sposób epidemiczny. Naszem zdaniem najskuteczniejszem lekarstwem przeciw tym ignorantom byłoby to, żeby każdy swawolnie postępujący woźnica pociągnięty został do surowej odpowiedzialności karnej i nadto, by każdy posterunkowy, regulujący lub nadzorujący ruch kołowy miał surowo nakazane niedopuścić do lekceważenia przepisów przez woźniców. W tym też kierunku idzie nasza akcja. *St. K.*

ODDZIAŁ WIELUŃSKI.

Koledzy!

Bardzo ciężki wypadek samochodowy wyrwał z pośród nas, jednego z pracowników ś. p. kol. Piotra Marcinkowskiego.

Stało się to dnia 30 czerwca br. W samochodzie ciężarowym „Rugby" prowadzonym przez ś. p. kolegę Marcinkowskiego z Wieruszowa do Widawy, zacięła się z niewiadomej przyczyny kierownica na odcinku Zduńska Wola — Widawa.

Samochód, który uległ przewróceniu do rowu zapalił się, a ś. p. nasz kolega, przygnieciony kierownicą przewróconego samochodu, oblany płonącą benzyną z eksplodującego zbiornika uległ potwornym poparzeniom, a przewieziony do szpitala w Zduńskiej Woli, zakończył życie po trzech dniach strasznych męczarni.

Ś. p. zmarły tragiczną śmiercią kolega nasz osierocił troje drobnych dzieci, które pozostały wraz z matką ich bez żadnych środków do życia. Ponieważ na pogrzeb nie było żadnych funduszów, złożyli się członkowie tut. Oddziału doraźnie, która to składka przyniosła kwotę 270 zł., a pogrzeb odbył się dnia 5 lipca br. w Zduńskiej Woli, przy udziale delegacji Oddziału Wieluńskiego.

W zmarłym straciliśmy jednego z najlepszych naszych kolegów, który był dla wszystkich przykładem. Cześć Jego pamięci!

Tem więcej nie możemy pozostawić wdowy z trojgiem nieletnich dzieci bez żadnej pomocy, dlatego zwracamy się do wszystkich Kolegów z apelem i prośbą, by przyczynili się do ulżenia doli nieszczęśliwych sierót choćby najdrobniejszemi datkami, które przesyłać prosimy na ręce Zarządu tut. Oddziału. Nadmienić musimy, że współwłaściciele wozu, który uległ katą-

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

strofie, jadący tym wozem, którzy wyszli cało z nieszczęścia, zajęli się jedynie ratowaniem swego towaru, pozostawiając ś. p. kolegę Marcinkowskiego swemu losowi.

Postępowanie obu izraelitów musimy napiętnować.

Musimy natomiast wyrazić podziękowanie kol. Leonowi Suwaldowi z Widawy oraz panu Gałdeckiemu, właścicielowi autobusu na linji Widawa—Zduńska Wola, którzy ofiarnie pospieszyli z pomocą, nie szczędząc osobistych i materjalnych trudów.

ODDZIAŁ KRAKOWSKI.

Spółdzielnia naszego Oddziału pod Fmą „Autobus" uruchomiła już pierwszy autobus. Ważny krok w naszej organizacji został uczyniony. Jak jest on ważnym, dowodzi tego fakt, że kierowca tegoż autobusu kol. Głodowski został w dniach ostatnich napadnięty przez żydów w Szczawnicy i pobity dotkliwie. Będziemy się starali ten fakt przypomnieć żydom, zwłaszcza wtedy, gdy będą opowiadać o „pogromach w Polsce".

Koledzy! Wobec tego niesłychanie prowokatorskiego wystąpienia żydowskich konkurentów, musimy zachować się z godnością. Wiemy, że znajdzie się niejeden gorętszej krwi kolega, któryby tą samą miarą chciał zapłacić. Dziękujemy Wam, ale prosimy nie róbcie tego. Poprostu, nie bijcie żyda, jak żydzi zbili Waszego Kolegę. Zapłacimy im inną miarą. Do sprawy tej musimy się wziąć ostro. Uwolnimy nasz ruch autobusowy od tego rodzaju czynników, przez naszą wytężoną i zjednoczoną pracę.

Przystępujcie na członków spółdzielni, a czem nas więcej będzie, tem więcej autobusów naszych puścimy na linje, a stworzywszy konkurencję wyrzucimy bezczelnych prowokatorów. — **Do dzieła i do czynu!**

Równocześnie z powyższym apelem prosimy Was, abyście się wystrzegali bezwzględnie alkoholu. Alkohol, nieszczęście kierowcy, jest przytem wrogiem Waszego organizmu. Pamiętając o Waszych Rodzinach, pamiętajcie też o Waszych obowiązkach względem społeczeństwa. Jeżeli będziemy zużywać naszą energję na tego rodzaju sprawy, to dzieło, o którem mówiliśmy wyżej stałoby się naszą przegraną. A więc jeszcze raz trzeźwi do pracy.

Nie przyjmujcie posad (nawet najlepszych) u przedsiębiorców żydowskich!

Dnia 12 lipca br. na zarządzenie Magistratu odbyło się pierwsze Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Przemysłowego właścicieli autobusów na okręg Wojew. Krakowskiego, pod przewodnictwem radcy Magistratu Stanisława Batki.

Wybrano: Starszym — p. Stanisława Szybowicza, podstarszym: pp. Lisa Mechela, Staneckiego Stanisława i Latałę Jana.

Członkami Zarządu zostali: Niewolak Konstanty, Knobler Feibus, Wimmer Stanisław, Kleiner Rubin, Gdański Michał, Kalicki Bronisław, oraz Neufeld, Bednarczyk i Landgarten jako zastępcy.

Do Wydziału dla spraw pieczy nad młodzieżą weszli:

Niewolak Konstanty, Gdański Michał i Kleiner Rubin. Do Wydziału dla prowadzenia wolnych miejsc pracy: Knobler Feibus, Szybowicz Stanisław, Stanecki Stanisław. Do komisji rewizyjnej: Kozłowski Zygmunt, Lis Süskind, Foret Franciszek.

ODDZIAŁ TARNÓW.

Dnia 29 czerwca br. o godz. 10.30 odbyło Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, na którem uzupełniono wybory do władz związku mocą, których weszli do Zarządu:

kol. Kukułka Franciszek, prezes
„ Rzepka Michał, wiceprezes,
„ Minor Roman, sekretarz-skarbnik,
„ Cyz Stanisław Aureli, członek zarządu,
„ Przeklasa Józef, członek zarządu,
„ Kukułka Stanisław, członek zarządu,
„ Wojtowicz Marceli, członek zarządu.

Komisja Rewizyjna:

kol. Żak Władysław, przewodniczący,
„ Głowacki Adam, zastępca przewodniczącego,
„ Wilga Mateusz, członek zwycz. Kom. Rew.,

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

kol. Obara Piotr, członek zwycz. Kom. Rew.
,, Obrączka Józef, członek zwycz. Kom. Rew.

Sąd Polubowny:

kol. Pachla Józef, przewodniczący,
,, Chmura Roman, zast. przewodniczącego,
,, Solakiewicz Walenty, członek Sądu Polub.,
,, Tatar Władysław, członek Sądu Polub.,
,, Plichta Władysław, członek Sądu Polub.

Zarząd Związku urzęduje w niedzielę i święta od 10—12 przedpołudniem i w czwartki od 7—9 wieczorem w lokalu Czytelni Robotniczej TSL im. J. Kilińskiego ul. X. Staszica (dawniej Rożana) obok kina Marzenie.

W sprawach nagłych urzędują i korespondencję przyjmują: sekretarz Związku Roman Minor, Tarnów Kraszewskiego 808, Telefon 533., lub prezes Związku Kukułka Franciszek, Tarnów, ul. Narutowicza L. 18. Telefon 371.

Następnie Zarząd wzywa wszystkich kolegów, którzy się jeszcze nie wpisali, aby we własnym i dobrze zrozumiałym interesie jak najrychlej się wpisali nie czekając aż ich do tego zmusi wypadek lub inna okoliczność, że będą potrzebowali pomocy Związku, bowiem pełne prawa obrony prawnej i t. d. uzyskuje członek dopiero po 6-ciu miesiącach należenia do Związku.

Zarząd Związku czyni usilne starania u odpowiednich władz o uporządkowanie ruchu ulicznego w Tarnowie oraz prawa przeglądu autobusów i dorożek automobilowych, które są prowadzone po większej części przez „zielonych" kierowców i pod naporem właścicieli autobusy są stale przepełnione, na skutek czego mamy ostatnio kilka poważnych katastrof, a szoferzy niejednokrotnie niewinnie są za to odpowiedzialni.

W końcu Związek wzywa członków aby wpłacali regularnie wkładki, interesowali się więcej życiem Związku oraz donosili o wszelkich nadużyciach właścicieli lub innych osób w sprawach ruchu samochodowego i zawodowo-służbowych.

ODDZIAŁ KATOWICKI.

Zmiana adresu. Związek Zawodowy Automobilistów Rzplt. Polskiej Katowice, ul. Jordana 12. Nr. Tel. 30—14.

STATUT
„SPÓŁDZIELNI AUTOMOBILISTÓW" W KATOWICACH.

(Ciąg dalszy).

III. ŚRODKI OBROTOWE.

9. Środki obrotowe Spółdzielni składają się z funduszów: udziałowego, społecznego (zasobowego i specjalnych oraz wkładek oszczędnościowych i pożyczek.

10. Udział wynosi 50 zł. (pięćdziesiąt). Członek może deklarować nie więcej niż 10 udziałów.

11. Fundusz Społeczny (zasobowy) tworzy się z:

a) wpisowego,

b) corocznych potrąceń z czystej nadwyżki w wysokości niemniej niż 20%,

c) darowizny i legatów,

d) niepodjętych w swoim czasie udziałów, procentów od udziałów i zwrotów od zakupu.

12. Fundusze specjalne powstają z ofiar o specjalnym przeznaczeniu dobrowolnych składek członków i potrąceń z czystej nadwyżki i służą do celów wskazanych przy tworzeniu każdego funduszu.

13. Dla zasilenia środków obrotowych Spółdzielnia może przyjmować wkłady oszczędnościowe i zaciągać krótko i długoterminowe pożyczki.

IV. WŁADZE SPÓŁDZIELNI.

Zgromadzenie Walne.

14. Prawo przysługujące ogółowi członków w sprawach Spółdzielni wykonywują w drodze uchwał obecni na Zgromadzeniu Walnem członkowie. Każdy członek może brać udział w Zgromadzeniu Walnem tylko osobiście i z prawem do jednego tylko głosu bez względu na ilość posiadanych udziałów.

15. Zgromadzenia Walne bywają zwyczajne, zwoływane co rok najpóźniej w marcu i nadzwyczajne, zwoływane w trybie wskazanym w art. 47 ustawy o spółdzielniach, nie później jak 2 miesiące od daty zażądania zwołania takiego Zgromadzenia.

16. Zgromadzenia Walne zwołuje Zarząd przez zawiadomienia, rozsyłane do wszystkich członków przynajmniej na tydzień przed Zgromadzeniem, oraz przez ogłoszenie, umieszczane w sklepach Spółdzielni. W zawiadomieniach i ogłoszeniach powinni być wskazane: termin, miejsce i porządek obrad. Zwołane w ten sposób Zgromadzenie jest prawomocne bez względu na liczbę przybyłych członków.

17. Do kompetencji Zgromadzenia Walnego należy:

a) wybór i odwołanie członków Rady Nadzorczej i Zarządu i zatwierdzenie regulaminu dla tych organów,

b) zatwierdzenie działań i budżetu,

c) zatwierdzenie sprawozdania rocznego i bilansu oraz podział nadwyżki,

d) postanowienie o sprzedaży nieruchomości,

e) zatwierdzenie regulaminów dla operacji wkładowych i funduszów specjalnych,

f) powzięcie uchwał w przedmiocie sprawozdania rewizyjnego,

g) postanowienia o zmianie statutu i rozwiązaniu Spółdzielni,

h) decyzja we wszystkich innych sprawach wyni-

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

kających z działalności Spółdzielni i wniesionych przez Radę i członków na piśmie przynajmniej na 2 tygodnie przed Zgromadzeniem.

18. Uchwały na Zgromadzeniu Walnem zapadają bezwzględnie większością głosów o ile ustawa o spółdzielniach nie stawia dalej idących w tym względzie wymagań.

Wybory do Rady Nadzorczej i Zarządu odbywają się na podstawie głosowania tajnego, w wypadkach pozostałych sposób głosowania określa Zgromadzenie Walne.

19. Uchwały Zgromadzenia Walnego wpisuje się do specjalnie na to przeznaczonej księgi. Protokoły Zgromadzeń podpisuje prezydjum i obecni na Zgromadzeniu członkowie Rady Nadzorczej i Zarządu.

20. Rada Nadzorcza składa się z 5-ciu członków i trzech zastępców wybieranych na przeciąg jednego roku.

U w a g a: Członkowi dostawcy towarów dla Spółdzielni nie mogą być wybierani do Rady Nadzorczej.

21. Zarząd składa się z 3-ch członków i 1-ego zastępcy wybieranych przez Walne Zgromadzenie.

Do składania oświadczeń i zobowiązania się imieniem Spółdzielni, upoważnieni są łącznie dwa członkowie Zarządu, którzy firmę podpisywać będą w ten sposób, że pod wypisanym lub wydrukowanym brzmieniem firmy Spółdzielni umieszczają swe podpisy. W szczególnych wypadkach może Rada Nadzorcza upoważnić jednego członka Zarządu do zastępowania Spółdzielni.

22. Uwaga do art. 20 niniejszego statutu stosuje się i do członków Zarządu.

23. Zawierane przez Zarząd w imieniu Spółdzielni kontrakty w sprawach kupna, sprzedaży, zastawu lub najmu nieruchomości wymagają uprzednio zezwolenia Rady Nadzorczej, względnie podlegają zatwierdzeniu przez Radę i dopiero przy zachowaniu tego warunku obowiązują Spółdzielnię.

V. RACHUNKOWOŚĆ.

24. Spółdzielnia prowadzi rachunkowość zgodnie z wymaganiami prawa handlowego i podług systemu zalecanego przez Związek do którego należy.

25. Sprawozdanie Spółdzielni powinno odpowiadać wymaganiom art. 54 i 55 ustawy o Spółdzielniach.

U w a g a: przy nakładaniu bilansu należy co rok potrącić za amortyzację niemniej niż 5% z nieruchomości i 10% ruchomości Spółdzielni, według ostatniej ich książkowej wartości.

26. Z czystej nadwyżki jaka się okaże z bilansu wyznacza się:

a) niemniej niż 20% na fundusz społeczny (zasobowy),

b) odpowiednią część na oprocentowanie udziałów z zachowaniem przytem przepisów części drugiej art. 57 ustawy o Spółdzielniach,

c) pozostałość za zwroty nadebrane dla członków w stosunku do dokonanych przez nich zakupów i na fundusze specjalne,

d) niemniej jak 20% na propagandy spółdzielcze, którą się powierza Związku Zawodowemu Automobilistów w Katowicach.

U w a g a: Procent od udziałów oblicza się tylko za całe miesiące.

27. Jeżeli bilans wykaże straty, to pokrywa się je z kapitału społecznego. W braku tegoż, straty odpisuje się z udziałów członków w stosunku do udziałów zadeklarowanych.

VI. ROZWIĄZANIE I CZAS TRWANIA SPÓŁDZIELNI.

Czas trwania „Spółdzielni“ jest nieograniczony.

28. W razie rozwiązania „Spółdzielni“ Zgromadzenie Walne wybiera trzech likwidatorów i określa sposób likwidacji z zachowaniem odnośnych przepisów wskazanych w ustawie o Spółdzelniach.

VII. OGŁOSZENIA.

30. Wszelkie ogłoszenia wymagane przez ustawę o Spółdzielniach oraz statut niniejszy umieszczany będzie w czasopiśmie „Automobilista Zawodowy“ Kraków — Katowice.

(—) Adamczyk Alojzy, (—) Cichocki Jan, (—) Wróbel Ludwik, (—) Wilk Józef, (—) Stachula Ludwik, (—) Teodor Kutz, (—) Menżyk Franciszek, (—) Zawada Feliks, (—) Paweł Haase, (—) Gotzman Jerzy.

Poświadcza się niniejszem, że „Spółdzielnia“ wynikająca z niniejszego statutu wpisaną została w dniu 29. marca 1929 r.

Katowice, dnia 29. marca 1929 r.

(— podpis nieczytelny
Sekretarz Sądu Grodzkiego.

Pieczęć Sądu Grodzkiego
w Katowicach.

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

ODDZIAŁ POZNAŃSKI.

Z powodu powołania sekretarza p. St. Kaczmarka na ćwiczenia wojskowe, sekretarjat oddziału poznańskiego, znajdujący się przy ul. Dąbrowskiego 42, urzędować będzie jedynie w poniedziałki, w środy i w piątki od godz. 17 do 19 a w niedzielę od godz. 8 do 13 i to w czasie od 19 sierpnia do 16 września br.

KOMUNIKAT.

Zwracamy Szan. Kolegom uwagę na postanowienia art. 6 rozporządzenia policyjnego o ruchu kołowym m. stoł Poznania z dnia 23 kwietnia 1929 r., w myśl którego nie wolno wyprzedzać innych pojazdów, jak tylko pojazdy powolniejsze (a więc furmanki, wozy z zaprzęgiem konnym różnego rodzaju, lokomobile i t. p.). Również zwracamy Szan. Kolegom uwagę na to, ażeby na skrzyżowaniach ulic zwalniali bieg do 6 klm. godz., gdyż organa policyjne zwracają na to baczną uwagę i w razie uchybienia nakładają wysokie grzywny.

Apelujemy do Szan. Kolegów, aby w razie otrzymania mandatu karnego z powodu którego czują się pokrzywdzeni, zjawili się o s o b i ś c i e w sekretarjacie tego samego dnia lub najpóźniej następnego dnia po otrzymaniu mandatu karnego. Zdarza się bowiem dość często, że Koledzy przybywają z mandatami karnemi na ostatnią niemal godzinę lub nawet po upływie kilku dni a nawet tygodni po doręczeniu mandatu. Późno przedstawione mandaty nie będą przez Zarząd uwzględniane. Osobiste zjawienie się jest warunkiem do załatwienia mandatu. Zarząd.

——o——

Bardzo oryginalnym znawcą prawa jest w Poznaniu posterunkowy Nr. 162, który mianowicie wobec jednego z naszych kolegów twierdził, że jest prawo, iż szofer, zatrudniony na dorożce samochodowej, jest zobowiązany wnieść pasażerowi swe pakunki aż na II. piętra. Kolega nasz bowiem odmówił jednemu pasażerowi wniesienia ciężkiego kufra ponieważ pasażer ten zwrócił się doń z takiem żądaniem w sposób ubliżający, bo temi słowy: „Złaź pan z wozu, i wnieść pan moją walizę". Słowa te wymówione były w tonie, w którym zwykle oficerowie zwracają się do swych rekrutów. Słusznie wobec tego postąpił sobie nasz kolega, skoro takiemu gościowi odpowiedział, że nie jest tragarzem. Ponieważ gość odmówił wskutek tego zapłaty za przejazd, zwrócił się nasz kolega do wspomnianego posterunkowego po interwencję, a wtedy otrzymał taką informację, którą podaliśmy na wstępie. — Wobec takiego wyjątkowego prawodawcy zwrócił się Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. Oddz. Poznań. do odpowiednich czynników, by posterunkowego pouczono odpowiednio o istotnie obowiązujących praw i by się pozbył swych oryginalnych pomysłów.

Należy przy tem jednak zauważyć, że niejednokrotnie zwracają się pasażerowie do kierowców dorożek samochodowych w sposób, jakgdyby ci kierowcy byli osobnikami z pod ciemnej gwiazdy. Każdy kolega, szanujący swą godność zawodową i ludzką winien takim gościom dać odpowiednią odprawę, w sposób mniejwięcej, jak wyżej podany kolega.

Dla pouczenia kolegów nadmienia się, że w myśl art. 30 rozporządzenia policyjnego z dnia 27 lutego 1929 nie wolno kierowcom dorożek samochodowych opuszczać swego pojazdu, chyba, że zmusza go do tego konieczna potrzeba, a wówczas winien on powierzyć swój pojazd osobie, godnej zaufania. (zuverlässigen Person).

——o——

Społeczeństwo poznańskie żywo było poruszone wyjątkową, jak na tutejsze stosunki, katastrofą autobusową, jaka miała miejsce dnia 21 czerwca br. w pobliżu Gniezna.

Oto onego dnia o godz. 17.30 wracała z Kruszwicy wycieczka żeńskiego seminarjum nauczycielskiego z Wołkowysku do Gniezna w dwóch autobusach typu Komnick. Gdy autobusy zbliżały się do Gniezna, w miejscu, gdzie szosę poznańsko-toruńską przecina linja kolejowa Gniezno-Nakło, po przejechaniu przez tor kolejowy pierwszego autobusu, wjechał pociąg zdążający z Nakła do Gniezna w następny autobus, kierowany przez kol. Korcza. Dzięki jedynie przykładnej przytomności umysłu kol. Korcza, który zauważywszy w ostatnim momencie zbliżający się pociąg, skręcił autobus w lewo tak, że pociąg uderzył w prawy bok motoru, uniknięto nieobliczalnej w następstwach katastrofy. Skutkiem jednak tego zderzenia około 20 pasażerek odniosło kontuzje lżejszej natury, zaś kol. Korcz doznał wstrząsu mózgu.

Wypadek ten poruszył do głębi poznańskich kierowców samochodowych, albowiem miejsce, w którem katastrofa się zdarzyła, jest dla ruchu samochodowego bardzo niebezpieczne. Szosa poznańsko-toruńska, na której panuje ogromny ruch pojazdów mechanicznych i konnych, nie jest zabezpieczona barjerą w miejscu, gdzie przecina szosę tor kolejowy Gniezno-Nakło, mimo, że na szlaku tym kursuje dziennie przeszło 20 pociągów.

Nawet obeznanemu z miejscowemi warunkami kierowcy sprawia trudność stwierdzenie, czy pociąg się zbliża, gdyż wskutek wysokich nasypów „śnieżnych" pociąg staje się niewidocznym dla tego kierowcy, który zdąża w kierunku z Torunia do Gniezna. Cóż dopiero mówić o takim kierowcy, który poraz pierwszy na tej drodze się znajduje. Wszędzie są szosy zabezpieczone barjerami przed torem kolejowym, to też każdy kierowca, który zbliża się do toru kolejowego uważa na to, czy barjera jest spuszczona, której niespuszczenie oznacza rzecz prostą „droga wolna". Jeżeli mniej

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

ruchliwe miejsca, jak t. w. bruki lub drogi polne zaopatrzone są w barjery.

Całą winę za powyższy wypadek ponosi bezsprzecznie władza kolejowa, która doskonale wiedząc o panującym na wspomnianym miejscu ruchu, zlekceważyła sobie konieczność ustawienia barjery. Nie zmniejsza tej winy jej twierdzenie, że maszynista dawał sygnały akustyczne, gdyż od kierunku wiatru zależy, czy sygnały te mogą być słyszalne z obydwóch stron szosy, oraz od szczelności wozu i hałasu, wytwarzanego przez motory.

Wobec tego zwracamy się do Dyrekcji Kolei z wezwaniem, aby w własnym jak i w interesie bezpieczeństwa publicznego bezzwłocznie ustawiła barjerę na wspomnianym wyżej miejscu, ażeby już nigdy nie doszło do podobnych katastrof.

Ze swej strony musimy podnieść z całym uznaniem, że kol. Korcz nie stracił zimnej krwi, gdy zobaczył tak bliskie niebepieczeństwo, i skierował w ostatnim momencie wóz w lewo, i tym manewrem uchronił swych pasażerów i siebie od niechybnej śmierci.

—o—

20 lipca br. odbyło się plenarne zebranie członków Oddziału w Poznaniu, po którego otwarciu zakomunikował kol. Prezes Gebel, że posiedzenie Komisji Rozjemczej w dniu 17 lipca br. w sprawie umowy taryfowej nie dało żadnego pozytywnego rezultatu. Na wniosek Związku Pracodawców poleciła Komisja naszemu Związkowi zwrócić się do wszystkich innych związków, których członkowie zatrudniają kierowców samochod. aby w pertraktacjach tych wzięły również udział. Wchodzimy więc w pertraktacje z 12 innymi związkami.

W komunikatach podał nast. prezes do wiadomości, że we Wrześni powstała filja naszego Oddziału, że Z. Zw. Maszynistów w Polsce zaprosił nasz Związek na 10 walny zjazd delegatów w dniu 29 lipca br. oraz apelował, by członkowie nabywali naszą fotografję grupową.

Następnie zebranie poczyniło pewne poprawki i zmiany w regulaminie, który będzie zatwierdzony na nadzwyczajnem walnem zgromadzeniu.

Po wyborze delegacji na 10 Zjazd Maszynistów Kolejowych w osobach kol. Sobańskiego, Wyrembka oraz Ciesielskiego omawiano cały szereg spraw natury wewnętrznej, poczem żywą dyskusję wywołała sprawa nieprzestrzegania przepisów przez woźniców, o czem piszemy osobno.

Kolega prezes Gebel przypomniał następnie członkom, by nabywali czapki związkowe a po zakomunikowaniu, że w czasie od 19 sierpnia 1929 do 16 września 1929 sekretarz Oddziału p. Kaczmarek będzie nieobecny z powodu ćwiczeń wojskowych, wobec czego Sekretarjat urzędować będzie w dniach i godzinach następujących:

poniedziałki od 17 do 19 kol. Kowalski,
środy od 17 do 19 kol. Gebel,
piątki od 17 do 19 kol. Karpiński,
niedziele od 8 do 13 sekr. Kaczmarek.

Przewodniczący podziękował obecnym za przybycie i zamknął zebranie.

ODDZIAŁ WILEŃSKI.

Dnia 11 lipca br. zmarł we Wilnie nieodżałowanej pamięci członek naszego Związku, szofer, kolega Józef Pleczkowski. Zmarły liczył 24 lat. Zmarł na skutek choroby, której nabawił się na dorożce: zabiło go zapalenie mózgu, spowodowane „proletarjacką" chorobą, gruźlicą.

Sp. Kolega Pleczkowski choć młody wiekiem, odznaczał się nieskazitelnym charakterem, to też powszechnie szanowany i lubiany przez kolegów został przez nas wszystkich odprowadzony uroczyście na miejsce wiecznego spoczynku. — Pogrzeb, który odbył się w dniu 13 lipca br. urządzony staraniem Związku, był imponujący, przytem stanowił obraz, dotąd Wilnu nieznany.

W pogrzebie wzięli udział — oprócz kolegów wolnych od pracy — także i koledzy na dorożkach, których 51 wzięło udział w pochodzie. Taksówki te, ustawione w dwa szeregi odprowadziły trumnę ze zwłokami na cmentarz Rossy, gdzie w chwili spuszczenia trumny zagrały ich wszystkie sygnały żegnając tem sp. kolegę Pleczkowskiego.

Trumna, ustawiona na najlepszym „Fiacie" zasypana była kwiatami i wieńcami, otoczona strażą honorową członków Z. Z. A. i poprzedzana przez wieniec Związku Zawodowego Automobilistów.

Ubył z pośród nas znów jeden i to jeden z najlepszych. Pozostało po Nim tylko wspomnienie, wspomnienie Jego charakteru i nieskazitelności. To też z całem sercem przyłączamy się do tego, co powiedział nad grobem przemawiający z ramienia Z. Z. A. sekretarz St. Gryto — „Cześć Jego pamięci!"

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

ODDZIAŁ LWOWSKI

Stowarzyszenie autodorożek we Lwowie, które zostało skrzywdzone zarządzeniem Starostwa Grodzkiego, co do zmiany stanowisk, kiedy odmówiono delegacji Stowarzyszenia żądaniu cofnięcia tegoż zarządzenia, uchwaliło na zebraniu w dniu 13 bm. wieczorem w sali Izby Rękodzielniczej, wstrzymanie ruchu dorożek.

Na zebraniu tem był obecny p. Dr. Bechmetiuk, Refer. Star. Grodzkiego, który ponownie żądaniu uchylenia krzywdzącego zarządzenia odmówił.

Strajk został rozpoczęty, przyczem solidarnie zastrajkowali również i dorożkarze konni.

Dnia 15 lipca br. zgłosiła się do nas delegacja właścicieli autodorożek z p. Drem Aisenstejnem na czele, a to celem ustalenia wspólnego działania, celem rozwiązania zaognionej sytuacji.

Następnego dnia o godz. 10-ej rano udała się nasza delegacja do Starostwa Grodzkiego. Delegecję, w której skład wchodzili: kol. Koczan Br., prezes Z. Z. A., Laskowski, prezes R. Z. Z., Kuśnierz, sekret. R. Z. Z. oraz delegat Związku Lewicki, przyjął bardzo uprzejmie P. Starosta Grodzki Kloe, wyjaśniając, jakie powody skłoniły Go do takiego zarządzenia. Zaznaczył przytem, że przesunięcia nie są znaczne, a niemożliwem jest tolerowanie nadal, by wszystkie dorożki grupowały się w śródmieściu, a ludzie z dalszych okolic miasta, chcąc korzystać z dorożki, by musieli telefonicznie przez portjerów hotelowych lub przez posłańców wzywać dorożki, których szoferzy czasem wskutek tego dopuszczali się nadużyć. Przyczem koncentracja dorożek w mieście, dawała możność gromadzenia się różnych niepowołanych jednostek w ich okolicy, które często wywoływały awantury i zamieszania.

Wskutek przedstawień naszej delegacji, Pan Starosta bardzo uprzejmie wysłuchawszy jej przedstawienia przyrzekł, że natychmiast po ukończeniu strajku, t. j. w godzinę po obsadzeniu stanowisk, przyjmie delegację autodorożek, celem pertraktacji co do zmian w rozporządzeniu wydanem, dając to również na piśmie. Zwołaliśmy więc zebranie na dzień 16 lipca g. 4-tą pop. W wypełnionej po brzegi sali Izby Handl. Przem. przedstawili delegaci sprawozdanie z odbytej konferencji.

Po długich pertraktacjach strajk zakończono dnia 22 bm. o godz. 11-tej.

W związku ze strajkiem wniósł Oddział Z. Z. A. we Lwowie memorjał do Stow. Właśc. Autodorożek z żądaniami płacy. Memorjał ustanawia dwie grupy a mianowicie:

Do Grupy I. należą szoferzy mechanicy, wyzwoleni w jednym z zawodów metalowych oraz ci, którzy posiadają pięcioletnią praktykę jazdy zawodowej, dla których ustala się płacę tygodniową za ośmiogodzinny dzień pracy zł. 75.—

Do Grupy II. należą szoferzy, którzy nie są zawodowo wykształceni i nie posiadają pięcioletniej praktyki jazdy, dla których ustala się płacę tygodniową za ośmiogodzinny dzień zł. 68.— z tem, że w obu grupach otrzymują jeden dzień wolny w tygodniu.

Następnie żąda się:

1) Pracownicy szoferzy żądają za czas strajku właśc. autodorożek pełnych poborów.

2) Wypowiadanie pracy obowiązuje obie strony 14 dni.

3) Po sześciu miesiącach nieprzerwanej pracy 8-dniowy wypoczynek płatny.

4) W okresie zimowym otrzymuje szofer kożuch służbowy.

5) Każdy szofer zostaje do Kasy Chorych zgłoszony odnośnie do postanowień ustawy.

6) W razie remontu wozu, płaca nie może być redukowana.

7) Wszelkie umowy na procenta ustalane — jako niemoralne — nie mają zastosowania.

W celu uzdrowienia stosunków panujących wśród szoferów, Zarząd zwraca się z apelem do P. T. właścicieli autodorożek, by w razie przyjmowania kierowców, zgłaszali swe zapotrzebowania w Związku.

Ze względu na to, że w ostatnich czasach miały miejsce częste wypadki katastrof i przejechań nawet śmiertelnych, przeto zarząd tut. Oddz. Z. Z. A. apeluje do wszystkich kierowców, aby kierowali się ściśle przepisami o ruchu kołowym, zachowując wszelkie środki ostrożności.

Zwracajcie baczną uwagę na stan bezpieczeństwa prowadzonych przez Was pojazdów i domagajcie się od właścicieli tychże, aby mechanizmy niepewne bądź to grożące w przyszłości spowodowaniem katastrof, były natychmiast i bezwzględnie naprawiane ewentualnie zastąpione nowemi, co wpłynie bezwzględnie na zmniejszenie się liczby nieszczęśliwych wypadków, a równocześnie przyniesie korzyść właścicielom jak również zagwarantuje bezpieczeństwo publiczności, natomiast kierowców uchroni od surowej odpowiedzialności.

Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. czyni zabiegi u właściwych władz, aby rozporządzenia i przepisy, dotyczące ruchu samochodowego, odpowiadały wymogom chwili obecnej, a tem samem chroniły interesy zawodowego kierowcy.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

ODDZIAŁ ŁUCKI — WOŁYŃ.

Praca w naszym Oddziele posuwa się coraz dalej. Widać, że jest zrozumienie kolegów potrzeby istnienia Związku, jako organizacji zawodowej, o czem świadczą zgłoszenie się na członków Związku, z pośród szoferów Krzemieńca. Włodzimierza i Horochowa, tak, że obecna liczba członków wynosi już przeszło 60-ciu. Stacja płatnicza w Kowlu, zorganizowana przez nas i zatwierdzona przez Zarząd Główny, wywiązuje się z powierzonych jej zadań dobrze, co widać po tem, że nikt tam z kolegów nie zalega z opłatami. Koledy z powiatu kowelskiego w sprawach związkowych winni się zgłaszać do kol. Jana Kotowa zam. w Kowlu przy ul. Mickiewicza Nr. 29. — Smutną jest rzeczą, że tutaj musimy przypomnieć jednostkom, że dotychczas nie opłacili składek za ubiegłe dwa a nawet trzy miesiące, przypominając o tem, przypuszczamy, że lekkomyślnie nie zechcą siebie pozbawiać prawa korzystania z obrony prawnej, tembardziej, że w porze letniej zdarza się wiele wypadków — więc te kilka groszy może dużo zaważyć na szali losu. Składki w Łucku przyjmuje w każdej porze skarbnik kol. E. Sołtysik, zamieszkały przy ul. Jagiellońskiej l. 12.

„Pensja" czy „Procent"?

Brak zbiorowej umowy dla taksówek wileńskich spowodował chaos, istniejący obecnie w dziedzinie normowania pracy i płacy szoferów autodorożek.

Lepsze maszyny, względnie rozważniejsi właściciele, stosują pensję we wysokości od 200 do 300 zł. miesięcznie więcej 5 do 10% kasy, przy 12-togodzinnym dyżurowaniu i jednym szoferze.

Większość zaś właścicieli eksploatuje swe wozy na dwie zmiany bez przerwy, dając szoferowi od 20 do 25% kasy brutto. Ten ostatni sposób, niestety we Wilnie panujący, jest jednakowo szkodliwy tak dla kierowcy, jak i właściciela a to dlatego, że szofer, stając się niejako spólnikiem tyra jak dziki osioł dobę całą bez przerwy, aby tylko wypracować swój krwawy procent. W rezultacie — szofer wiecznie niewypoczęty, niewyspany, szarpie zdrowie i nerwy przez cały rok pracując bez odpoczynku, wkońcu przemęczony „melduje się" w słup lub inne drzewo, co i właścicielowi też nie wiele przynosi zysku.

Ale to nie wszystko. W czasie remontu wozu w garażu, lub jakiegokolwiek innego postoju, nie pobiera „procenciarz" żadnego wynagrodzenia. Nic dziwnego, że stara się wypchać ten wóz na zarobek jak najprędzej, aby tylko nie pracować zadarmo. Nic też dziwnego, że mniej sumienny „procenciarz" będzie wogóle unikał remontu jak ognia, aby nie tracić czasu, a tem samem doprowadzi wóz w krótkim czasie do stanu „szmelcu", a sam będzie szukał posady na nowym wozie, których nie zbywa, przyczem nie będzie baczył na konkurencję.

W końcu przypomnieć należy, że i na tem jeszcze traci właściciel, że procenciarz kwapi się na byle jaką jazdę i za byle co. Czy po najgorszej drodze i najniższej taksie, jedzie, by zarobić swój procent.

Procenciarz jest przed właścicielem w porządku, liczba kilometrów wolnych normalna, licznik też dobry, a że maszyna po piachach lub błocie piłuje za 80 gr. km. pierwszym biegiem, cóż to go obchodzi? Do tego zmusza go konieczność.

W taki właśnie sposób zbijają się ceny do śmiesznie niskich granic, rozbijają się wozy, maleją zarobki, a zyskują stacje benzynowe oraz składy opon.

Czas najwyższy już by uświadomić ten stan rzeczy obu stronom. Czas najwyższy, by obie strony zawarły już umowę zbiorową, gwarantującą pewien normalny, miesięczny, stały zarobek. Procent może być, ale niewielki i to tylko jako premjum za godziny nadliczbowe.

Co się tyczy obawy, że przy stałej pensji obniży się kasa, a kierowcy nie będą pilnowali gości i dbali o nich, to obawa ta jest płonną: praktyka wykazuje, iż właśnie zarobkują lepiej te maszyny, których kierowcy mają stałą pensję i niewielki procent, gdyż każdy kierowca dba o zabezpieczenie sobie stałej i dobrej posady przez dokładania starania, by dać właścicielowi pokrycie na ten jego dochód a pozatem, co jest bardzo ważne, bodaj, że najważniejsze, dba on o dobry stan wozu, który jest jego warsztatem pracy. Kierowca

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

taki nie kwapi się, by pojechać po kiepskich drogach i za niską cenę, a na tem w pierwszym rzędzie wychodzi dobrze maszyna i jej właściciel.

Znany jest również zarzut, że przy pensji stałej, jako wynagrodzeniu kierowcy, nie będą mogły stare graty konkurować z wozami lepszymi, nie mogąc nawet zarobić na samą pensję. Tem lepiej! Któż wygrywa na tem, gdy maszyna zarabia dziennie po 8—10 zł. brutto? W każdym razie nie właściciel, który przedłuża agonję swego wozu, zarabiając ledwo na benzynę i remont, ale też i nie szofer, który pracuje dobę za 2 czy 3 złote. Pomimo to jest jednak strona wyraźnie na tem przegrywająca, a tą jest ogół właścicieli i ogół kierowców, narażony przez utrzymywanie takich wozów, które dawno na szmelcu złożone być winny, w ruchu, na niezdrową konkurencję, katastrofy i nędzę. Z chwilą wycofania gratów, staną na ich miejscu wozy lepsze i nie zabraknie dla nikogo pracy. Nawet teraz obserwujemy brak szoferów na nowych wozach.

A zatem — n i e p r o c e n t a l e c z p e n s j a, oto wyjście dla obu stron jedynie rozsądne i korzystne.

W. Pawlikowski, Wilno.

Różne.



Mieszkanie 5-cio pokojowe z komfortem na kółkach.

W Los Angeles w Kalifornji, oddano do dyspozycji publiczności omnibus urządzony z najwyższym komfortem i przepychem, jaki sobie tylko można wyobrazić, o ile chodzi o pojazdy. Wóz ten kursuje między miejscowością P o r t l a n d a San Diego w Kalifornji. Ostatni model omnibusu „1929" przedstawia się wcale zachęcająco, jak to widzimy na naszej rycinie.

I. K. C. Nr. 188, 13/VI. 1929 r.

Nowa restauracja „pod Swoszowicami". Komunikujemy, że w Jugowicach, przy głównym trakcie, otwartą została nowa restauracja. Wspaniałe urządzenie, gabinety, doborowa kuchnia i znakomita obsługa pozwalają na to, by restaurację tą polecić gorąco naszym czytelnikom. Czy to w cieniu ślicznego ogródka, czy to w komfortowym lokalu spędza się czas bardzo mile i co najważniejsza tanio. Nasi czytelnicy, członkowie ZZA mają tam specjalne opusty, a że garaże są na miejscu, mamy nadzieję, że się wnet tam wszyscy spotkamy.

Sposób utrzymywania oleju w odpowiedniej gęstości. Na ostatniej wystawie samochodowej w Berlinie dało się słyszeć o nowym sposobie utrzymania oleju w odpowiedniej gęstości zimą i latem. Osiąga się tą drogą przepuszczania przez olej prądu wysokiego napięcia. Sposób ten wymaga jednak praktycznego potwierdzenia.

Benzyna, czy woda? Oryginalna „mieszanka" Karpat. „Ruch samoch. w n-rze 13 podaje pod tym tytułem nast. wiadomość: w dniu 9 czerwca br. 6 samochodów stanęło przed pompą „Karpat" róg Zgoda, Jasnej i Złotej w celu nabrania benzyny.

Nabrali, zapłacili i... jeden wóz ruszył z miejsca,

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

aby za chwilę stanąć... Inne wozy nie próbowały nawet ruszyć...

Okazało się, że „mieszanka" „Karpat" składa się napół z wody i benzyny. Zrobił się gwałt, przybyła policja, spisano protokuł i sprawa znajdzie swój epilog przed sądem.

Właściciele dorożek samochodowych, unikajcie takich „kawałów"! Unikajcie, zaopatrując się w benzynę w Związku!

Ciekawi tylko jesteśmy, czy w zwyczaju dyrekcji „Karpat" leży dolewanie wody do benzyny?

Koło sygnałowe o dwóch kontaktach. Droższe samochody są zaopatrywane obecnie w koło sygnałowe o dwóch kontaktach, które umocowuje się na kole kierowniczem i pozwala na posługiwanie się jednym lub drugim sygnałem, bez żadnego przełącznika. Działa za naciskiem na obwód wewnętrzny lub zewnętrzny w zależności od używanego sygnału. Aparat ten może być dostarczony oddzielnie i założony na każdy samochód. Ułatwia on szoferowi w znacznym stopniu posługiwanie się sygnałem.

Nowe podwozie autobusowe „Ursus". Zakłady mechaniczne „Ursus" skonstruowały i wypuściły na rynek specjalne podwozia autobusowe, oznaczone jako „Typ A. W." i przeznaczone jedynie do karosowania na nich 22 osobowych autobusów. Konstrukcja tych podwozi, wzgl. autobusów uwzględnia specjalnie warunki dróg polskich, mając na celu uodpornienie autobusu na wszelkie przeszkody jazdy. Autobusy te posiadają nośność 3 ton. Wewnątrz urządzone są z całkowitym komfortem.

10 zasad zachowania się przy przechodzeniu przez jezdnię.

1) Na jezdnię wchodź tylko w razie konieczności przejścia przez ulicę lub do tramwaju. Jezdnia jest przedewszystkiem dla pojazdów.

2) Przechodź przez jezdnię najkrótszą drogą, lub po linjach wyznaczonych, a nigdy na ukos. Przy skrzyżowaniu przejdź najprzód przez jedną ulicę, a potem przez drugą. Zwracaj uwagę na znaki policjanta.

3) Przed wejściem na jezdnię spojrzyj na lewo, gdyż stamtąd grozi Ci niebezpieczeństwo, a dochodząc do środka jezdni — na prawo.

4) Idź pewnym krokiem przez jezdnię; nie biegnij, lecz nie bądź opieszały. Nigdy się nie cofaj. Bądź ostrożny i rozważny, miej oczy i uszy otwarte.

5) Pamiętaj, że kierowca nie będzie mógł uniknąć wypadku, gdy zjawisz się przed nim niespodzianie. Nie wchodź na jezdnię nagle, ani z za wozów, samochodów i innych t. p. przedmiotów, które zasłaniają Ci widok na nadjeżdżające z lewej strony pojazdy, gdyż i Ty nie będziesz przez nie zauważony.

6. Gdy spostrzeżesz lub usłyszysz nadjeżdżający pojazd, nie trać głowy i nie wahaj się. Gdy nie wiesz, co masz zrobić, lepiej zatrzymaj się, a nie pędź na oślep. Kierowca musi wiedzieć, jakie masz zamiary.

7. Nie stój nigdy na jezdni. Na tramwaj lub autobus oczekuj na chodniku lub wysepce.

8) Nie wskakuj i nie wyskakuj z tramwaju lub autobusu w biegu. Pogoń za tramwajem dowodzi dużej lekkomyślności z Twej strony i naraża Cię na wypadek.

9) Wysiadaj z pojazdu zawsze na chodnik, a nigdy na jezdnię, gdyż zostaniesz najechany.

10) Pamiętaj, że możesz się pośliznąć na jezdni, a wtedy spowodujesz wypadek. Nie stwarzaj przez Twą nieostrożność, lekkomyślność lub brawurę niebezpiecznych sytuacyj na jezdni. Od Twego zachowania się i rozwagi zależy Twoje życie.

„Nowy system napędowy" („Rynek Metalowy i Maszynowy — Poznań). — Znajdujemy tam wiadomość — powtórzoną w biuletynie Gen. Motors, iż jedną z nowości ostatniej doby, jest zastosowanie w praktyce samochodowej trakcji benzynowo-elektrycznej, polegającej na zastosowaniu zespołu silnika benzynowego, sprzężonego bezpośrednio z prądnicą, dostarczającą energji elektrycznej do napędu wozu.

Problem usunięcia wszelkich przekładni i przenośni siły napędowej, które w dotychczasowych konstrukcjach zjadają znaczny procent mocy silnika, jest tu bardzo interesująco i praktycznie rozwiązany. Trakcja polega na zastosowaniu silników elektrycznych na kołach samochodu w ten sposób, że uzwojenia silnika umieszczone są bezpośrednio na pasie koła. System ten ma na celu możliwie najlepsze wykorzystanie mocy zespołu napędowego, oszczędność paliwa, elastyczność i zmniejszenie wagi.

Podobno w praktyce system ten okazał wielkie zalety.

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

Amerykański przemysł samochodowy posiada poza Stanami Zjednoczonemi 68 fabryk samochodowych. Z tego 23 należy do General Motors Corporation.

O automatyzacji sprzęgła pisze „Samochód" w Nrze 33. — Omawiany tam jest interesujący przyrząd pod nazwą „Jander", który tak jest skonstruowany, że można go wmontować do każdego samochodu, bez żadnych zmian. Automatyzacja sprzęgła — to jedno z zagadnień, które interesuje każdego automobilistę. Dlatego na artykuł ten zwracamy uwagę, gdyż aparat tam opisany jest tego rodzaju aparatem, iż nadaje się do masowego rozpowszechnienia.

„O Banku Samochodowym" pisze w dniu 27 maja br. „Gazeta Samochodowa". Bank ten miałby się zajmować udzielaniem długoterminowego kredytu przy kupnie samochodu. Obszerny artykuł udowadniający konieczność powstania takiej instytucji jest bardzo ciekawym i ważnym.

Statut

Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

(Ciąg dalszy).

Do osiągnięcia tego dąży Związek przez:

a) urządzanie zebrań członków, b) zakładanie bibljotek, urządzanie odczytów w sprawach zawodowych i ogólno kształcących, zabaw i przedstawień teatralnych, c) wnoszenie petycji i memorjałów do władz, ciał ustawodawczych, oraz przedsiębiorstw lub ich zrzeszeń, d) wybór mężów zaufania w przedsiębiorstwach, e) pośredniczenie w wynikłych sporach między przedsiębiorcami i pracownikami automobilowymi i zawieranie umów odnośnie do warunków pracy i płacy, f) prowadzenie kas zapomogowych na wypadek strajku, g) uczestniczenie zgodnie z przepisami prawa w wyborach i stawianie własnych kandydatów do wszystkich instytucji ubezpieczenie społecznego, sądów przemysłowych, biur pośrednictwa pracy, oraz do wszelkich robotniczych instytucji reprezentacyjnych, h) urządzanie biur pośrednictwa pracy, i) udzielanie bezpłatnej obrony prawnej w sprawach wynikłych ze stosunków pracy lub działalności związkowej, j) wydawania własnych perjodycznych pism zawodowych i odezw w sprawach zawodowych, k) udzielanie członkom zapomóg materjalnych wedle norm ustanowionych przez Zjazd Związku.

§. 4. Środki.

Na środki mające służyć do przeprowadzenia tych celów składają się:

a) Wpisowe, zwyczajne składki członków, których wysokość oznacza każdorazowy Zjazd Związku, b) dochody nadzwyczajne płynące z darów, zapisów i dochody z urządzonych przez Związek odczytów, zabaw, wycieczek, przedstawień, c) składki członków wnoszą się z góry co miesiąc i winny być kwitowane w książeczkach członkowskich w sposób ustanowiony przez Zarząd Związku.

§. 5. Charakter Związku.

Związek jest organizacją bezpartyjną i wykonuje swą działalność samodzielnie kierując się w niej zasadami obrony interesów klasy pracującej.

§. 6. Przyjmowanie członków

Członkiem Związku może być każda osoba zatrudniona w przemyśle automobilowym bez różnicy płci, narodowości i wyznania, o ile zobowiąże się do przestrzegania tego statutu i prawomocnych uchwał władz Związku. Chcący wstąpić do Związku, winien przedstawić Zarządowi Związku, a w oddziałach, pełnomocnikowi tego oddziału, do którego chce należeć, piśmienną deklarację, podpisaną przez dwóch członków Związku i dwie fotografje. Członków przyjmuje Zarząd Związku. Zarząd może odmówić przyjęcia na członka bez podania powodów. — Każdy członek otrzymuje z Zarządu książeczkę członkowską, który służy jako dowód należenia do Związku.

§. 7. Wystąpienie i wykluczenie.

Wystąpienie następuje na zasadzie pisemnego zawiadomienia. Członek dobrowolnie występujący lub usunięty ze Związku, nie ma prawa zwrotu wpisowego i składek członkowskich.

Członek dobrowolnie występujący może być ponownie przyjęty na warunkach ogólnych, o ile wniesie wszystkie zaległe składki członkowskie.

Wykluczenie ze Związku może nastąpić na podstawie uchwały Sądu Koleżeńskiego, jeżeli członek popełni czyn niemoralny lub niehonorowy, nie stosuje się do postanowienia statutu, lub do powziętych przez Władze Związku uchwał, działa na szkodę klasy robotniczej lub Związku.

Przestają być członkami i tracą prawa członka Związku na podstawie uchwały Zarządu Związku osoby:

a) niepłacący składki w ciągu 3-ch miesięcy, oraz

b) wstępujący do służby wojskowej.

§. 8. Prawa członków.

a) do uczestniczenia we wszystkich przez Związek urządzanych zebraniach,

b) do czynnego i biernego wyboru do wszystkich Władz Związku, oraz prawo decydowania w sprawach majątkowych,

c) do korzystania z dostarczonych przez Związek środków kształcenia i wszelkich innych urządzeń,

d) do korzystania z ustanowionych przez Zjazd Związku zapomóg,

e) o udzieleniu zapomogi w każdym poszczególnym wypadku decyduje Zarząd Związku zgodnie z ustanowioną instrukcją, zatwierdzoną przez Zjazd Związku.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

f) korzystać z zapomogi mają prawo tylko ci członkowie, którzy należą do Związku conajmniej 6 miesięcy.

Uwaga. Niepełnoletnim i bezwłasnowolnym nie przysługuje bierne prawo wyborcze do władz Związku, oraz w sprawach majątkowych mają tylko głos doradczy.

§. 9. Obowiązki członków.

Obowiązkiem członków jest stosować się do postanowień tego Statutu oraz wszystkich przez władze powziętych uchwał, regularnie uiszczać ustanowione składki, moralnie i materjalnie popierać Związek i jego dążenia.

§. 10. Władze Związku.

Władzami Związku są:

a) Zjazd Związku, b) Zarząd Związku, c) Komisja Rewizyjna, d) Sąd Koleżeński, e) ustanowienie przez Zarząd Związku urzędnicy i mężowie zaufania, o ile są członkami Związku, f) Zarządy i Walne Zgromadzenia Oddziałów miejscowych.

§. 11. Zjazd Związku.

Zwyczajny Zjazd Związku zwołuje przewodniczący Zarządu Związku raz na rok. Zjazd nadzwyczajny może być zwołany każdego czasu w ciągu 6 tygodni, jeżeli zażąda tego Komisja Rewizyjna lub jedna piąta część członków Zarządu Związku. O zwołaniu Zjazdu z podaniem miejsca i czasu jego odbycia się, oraz porządku obrad, muszą być członkowie zawiadomieni conajmniej na 28 dni naprzód.

Prawo uczestniczenia w Zjeździe mają członkowie Zarządu Związku, Komisji Rewizyjnej, przewodniczący Sądu Koleżeńskiego, oraz wybrani delegaci członków w ten sposób, że na każdych 20 członków przypada jeden delegat. W Zjeździe biorą także udział z głosem doradczym sekretarze okręgowi i urzędnicy resortowi upoważnieni przez Zarząd Związku.

Wnioski zdążające do zmiany regulaminu zapomogowego, zmiany statutu albo administracji, nie mogą być odrazu przedkładane na samym Zjeździe Związku, lecz należy je przedtem przedłożyć Zarządowi Związku na trzy tygodnie przed odbyciem się Zjazdu, który ogłosi je w organach Związku.

Zjazd Związku może podejmować uchwały, jeżeli obecnych jest conajmniej polowa delegatów, w razie braku przepisanego kompletu, należy zwołać z tym samym porządkiem dziennym, następny Zjazd w przeciągu jednego miesiąca, nie wcześniej jednak jak po upływie tygodnia, który może podejmować ważne uchwały bez względu na liczbę obecnych. Wyjątek stanowią sprawy przewidziane w § 16.

Wszystkie uchwały Zjazdu zapadają zwykłą większością głosów, przy równości głosów przedmiot głosowania należy uważać za odrzucony.

Do kompetencji Zjazdu należy:

a) wybór Zarządu Związku, Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego,

b) przyjmowanie sprawozdań Zarządu Związku i Komisji Rewizyjnej,

c) udzielanie ustępującemu Zarządowi absolutorjum,

d) oznaczenie wysokości składek członkowskich,

e) podejmowanie uchwał co do czasu i sposobu przeprowadzenia wszystkich w art. 3. 1—4 i od a) do l) wymienionych celów Związku,

f) podejmowanie uchwał co do wniosków Zarządu i oddziałów miejscowych,

g) zmiana statutu,

h) rozwiązanie Związku,

i) rozporządzanie majątkiem Związku,

j) decydowanie o wszystkich sprawach Związku.

Zjazd otwiera przewodniczący Zarządu głównego lub jego zastępca. Obradami Zjazdu kieruje przewodniczący, wybrany przez obecnych na Zjeździe delegatów z pośród członków, nie zajmujących żadnego urzędu w Związku

§. 12. Zarząd Związku.

Zarząd Związku wybrany na zwyczajnym Zjeździe zwykłą większością głosów składa się: z przewodniczącego, trzech zastępców wybranych osobno na to stanowisko i 7 członków.

Przewodniczący, zastępca i conajmniej 5 wybranych członków Zarządu, musi zamieszkiwać w siedzibie Związku. Stanowią oni Wydział Wykonawczy. Sekretarz lub jego zastępca ustanowiony przez Zarząd Związku mają prawo brać udział w posiedzeniach Zarządu, z pełnem prawem głosu. Zarząd zdolny jest do podejmowania ważnych uchwał, gdy obecnych jest 7 członków Zarządu zamieszkałych w siedzibie Związku.

Uchwały podjęte zostają zwykłą większością głosów: przy równości głosów przedmiot głosowania uważa się za odrzucony.

Zarząd Związku zwołuje na posiedzenie przewodniczący Związku lub jego zastępca przynajmniej raz w miesiącu, musi go jednak zwołać bezzwłocznie każdego czasu, jeżeli zażąda tego Komisja Rewizyjna lub 5 członków Zarządu Związku. Na posiedzeniach Zarządu przewodniczy — przewodniczący lub jego zastępca.

Czas urzędowania Zarządu Związku trwa do następnego zwyczajnego Zjazdu Związku.

Do kompetencji Zarządu należy:

a) przyjmowanie i wykluczanie członków,

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

b) zarządzanie majątkiem Związku

c) wykonywanie wszystkich uchwał przekazanych przez Zjazd Związku,

d) podejmowanie uchwał co do wszystkich bieżących spraw Związku, o ile nie zostały zastrzeżone do kompetencji Zjazdu Związku,

e) Przyjmowanie urzędników i mężów zaufania.

Od uchwał Zarządu Związku przysługuje odwołanie się do Zjazdu Związku jednakże do czasu rozstrzygnięcia przez Zjazd Związku, uchwały Zarządu mają moc obowiązującą.

W razie gdy jeden z członków Zarządu ustąpi, Zarząd uzupełnia się przez powołanie zastępcy członka Zarządu, który otrzymał największą ilość głosów.

§. 13. Komisja Rewizyjna.

Komisja Rewizyjna składa się z 5 członków i 3 zastępców, wybranych na Zjeździe Związku na przeciąg 1 roku. Komisja wybiera z pośród siebie przewodniczącego i jego zastępcę.

Obowiązkiem Komisji jest conajmniej raz w miesiącu zbadać działalność Zarządu i książki kasowe prowadzone przez Zarząd oraz majątek Związku. Sprawozdanie z odbytych rewizji składa Komisja na Zjeździe Związku i stawia ewentualnie wnioski o udzielenie Zarządowi absolutorjum.

Członkowie Komisji mają prawo brać udział z głosem doradczym w posiedzeniach Zarządu i Komitetach z jego ramienia ustanowionych.

W razie gdy Komisja spostrzeże nieprawidłowość w zarządzaniu majątkiem Związku, ma prawo stosownie do postanowień art. 12 zażądać zwołania nadzwyczajnego Zjazdu Związku.

Komisja Rewizyjna zdolną jest do podejmowania uchwał, gdy jest obecnych conajmniej 5 członków Komisji. Komisja podejmuje swe uchwały zwykłą większością głosów. W razie, gdy jeden z członków Komisji ustąpi, Komisja uzupełnia się przez powołanie zastępcy, który otrzymał największą ilość głosów.

§. 14. Sąd Koleżeński.

Spory wynikłe ze stosunków Związku załatwia Sąd Koleżeński, wybrany na zwyczajnym Zjeździe, a składający się z 5 członków i 3 zastępców, zamieszkałych w siedzibie Związku. Tych 5 sędziów polubownych wybiera z pośród siebie przewodniczącego i jego zastępcę.

Sąd Koleżeński wydaje wyroki wedle swej najlepszej wiedzy i sumienia, bez wiązania się jakimkolwiek przepisem, uchwały zapadają bezwzględną większością głosów. Sąd Koleżeński rozstrzyga bez odwołania.

Jeżeli członek Sądu Koleżeńskiego wmieszany jest w sprawę, którą tenże Sąd rozpatruje, wówczas ma prawo Zarząd Związku zawiesić w czynnościach tego członka na czas trwania tejże sprawy, oraz obsadzić prowizorycznie jego miejsce jednym członkiem z zastępców.

§. 15. Oddziały.

W każdej miejscowości, gdzie znajduje się przynajmniej 20 członków Związku może Zarząd Związku założyć oddział miejscowy. Oddział miejscowy Związku jest jego filją i za podstawę działania ma niniejszy statut. Celem Oddziału jest dopomagać do spełnienia określonych w art. 4 celów Związku i pośredniczyć pomiędzy członkami a Zarządem Związku. Oddziałem kieruje Zarząd Oddziału wybrany na Walnem Zgromadzeniu Oddziału 5—7 członków. Uchwały Zarządu i Walnego Zgromadzenia miejscowego, nie mogą wchodzić w zakres kompetencji przyznanych niniejszym statutem Władzom Związku i muszą się ograniczać tylko do terenu działalności Oddziału.

Zakres działania Oddziału i jego władz określi wydany przez Zarząd Związku — regulamin.

W razie, jeżeli liczba członków w jakiejś miejscowości jest mniejszą niż 20, może Zarząd Związku utworzyć stację płatniczą z mianowanym mężem zaufania

§. 16. Reprezentacja Związku.

Związek reprezentuje na zewnątrz wobec władz i osób trzecich, przewodniczący Związku lub też jego zastępca, oraz sekretarz Związku.

Wszelkie pisma wydane imieniem Związku podpisane być mają przez przewodniczącego lub jego zastępcę i opatrzone pieczęcią Związku.

W sprawach kasowych wymagany jest nadto podpis Skarbnika lub Kasjera

§. 17. Rozwiązanie i likwidacja Związku.

Rozwiązanie i likwidacja Związku może być postanowiona tylko na osobno w tym celu zwołanym Zjeździe Związku.

Do powzięcia prawomocnej uchwały potrzebną jest obecność conajmniej 3/4 delegatów, przyczem 3/4 z obecnych muszą za tem głosować.

O użyciu majątku Związku w razie rozwiązania lub likwidacji rozstrzyga ostatni Zjazd Związku.

W razie, gdyby co do użycia majątku rozwiązanego Związku, ostatni Zjazd, z jakichkolwiekbądź powodów, nie powziął uchwały, majątek Związku przechodzi na przewodniczącego lub tegoż zastępcę, oraz sekretarza Związku, którzy administrują nim do czasu powstania podobnego Związku w przemyśle automobilowym — o takich samych celach.

Jeżeliby w przciągu lat trzech Związek taki nie powstał, przewodniczący obowiązany jest, administrowany przez siebie majątek oddać Centralnej Komisji Związków Zawodowych w Warszawie.

Niniejszy statut „Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej“ w Warszawie jest zapisany do rejestru dnia 12 grudnia 1921 roku pod Nr. 273 według dekretu w przedmiocie tymczasowych przepisów o pracowniczych Związkach Zawodowych z dnia 8 lutego 1919 roku.

Główny Inspektor Pracy (—) M. Klott.

Z powodu przerwy w dostawie prądu, spowodowanej nawalną burzą w dniu druku, numer został opóźniony o 1 dzień

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.